Rok VI Warszawa, luty 1925 roku № 2.

MASZYNISTA

ORGAN ZAWODOWEGO ZWIĄZKU MASZYNISTÓW KOLEJOWYCH

PISMO ZAWODOWE poświęcone SPRAWOM MASZYNISTÓW i KOLEJNICTWU.

Wychodzi raz w miesiącu każdego 1

W JEDNOŚCI SIŁA!

Członkowie otrzymują pismo bezpłatnie.

RĘKOPISÓW nie zwraca się.

Anonimów nie uwzględnia się.

Cena ogłoszeń wedle umowy.

Maszyniści kolejowi łączcie się!

Redakcja i Administracja: Warszawa, Świętokrzyska 25 m. 12. Telefon 195-28.

Cena numeru 25 groszy.

KONTO CZEKOWE P. K. O. Nr. 3.585.

Własne sprawy we własne bierzmy ręce!

Pod znakiem reorganizacji.

W chwili, gdy Państwo nasze przystępowało do dzieła sanacji skarbu największą bolączką budżetu były koleje państwowe. Wykazywały one deficyt olbrzymi, ciążący swojem brzemieniem nad całą gospodarką państwową, która z konieczności deficyt ten pokrywać musiała z innych źródeł dochodowych. Czyniono to drogą ustawicznego zapożyczania się w ówczesnym państwowym Banku emisyjnym to jest w Polskiej Krajowej Kasie Pożyczkowej, która na ten cel emitowała co raz to nowe banknoty, co raz to większą ilość papierowego pieniądza. Jeżeli inflancja doszła u nas do tej zawrotnej wysokości, na jakiej, utrzymywała się w chwili, kiedy Rząd przystąpił do zlikwidowania dotychczasowych metod pokrywania wydatków państwowych to w dużej mierze stało się to z przyczyny olbrzymich niedoborów kolejnictwa.

To też pierwszą i bodaj najważniejszą sprawą, najpoważniejszym problemem jaki należało rozwiązać aby dzieło sanacji zapoczątkować i przeprowadzić był problem, który się streszczał w postulacie w „samowystarczalności" kolei.

W warunkach, w jakich koleje pracowały do r. 1924 zbyt śmiałem było żądanie aby koleje dawały zyski. Ideałem było aby przynajmniej własnymi dochodami pokrywały własne wydatki, aby Skarb Państwa nie musiał pokrywać ich niedoborów z innych źródeł dochodowych.

Koncepcja samowystarczalności prowadziła z natury rzeczy do pojmowania kolei jako przedsiębiorstwa, administrowanego na zasadach handlowych, na podstawie własnych, wyodrębnionych z całości budżetu państwowego, przewidywaniach budżetowych, w których wydatki przystosowane by były ściśle do dochodów, w których sięganie do pomocy Państwa byłoby jeśli już nie zupełnie wykluczone to przynajmniej ograniczone do tak zw. inwestycji. W czasie przejściowym, zanim taką samodzielną organizację wprowadzić było można prowadziło to do podziału wydatków i dochodów na dwa wielkie działy. Jeden z tych działów to wszystkie wydatki i dochody, płynące z normalnego ruchu kolejowego, z normalnego zużycia materjałów, z normalnej wreszcie naprawy i uzupełnienia urządzeń. — Dział ten obejmowano wspólną nazwą eksploatacji. W tym dziale należało jaknajsurowiej przestrzegać zasady samowystarczalności. Do tego działu nie mógł i powinien był dopłacać Skarb Państwa. Kolej musiała drogą podwyższenia taryf, redukcji wydatków, oszczędności wszelkiego rodzaju zdążać do tego aby mogła prowadzić eksploatację własnymi funduszami, własnymi dochodami pokrywać w całości swoje wydatki.

Drugi z tych działów to wydatki na rozbudowę sieci kolejowej, na budowę nowych i gruntowną przebudowę istniejących dróg kolejowych. W tym stanie, w jakim przyjęliśmy koleje od zaborców istnieć one dalej nie mogą. Nie można ani dnia odwlekać prac nad rozbudową sieci kolejowej bo jest ona dla potrzeb Państwa nie tylko niedostateczna ale nawet przynosi szkody interesom państwa nawet w dziedzinie gospodarczej nie mówiąc już oczywiście o wymaganiach natury strategiczno-wojskowej. Dla tych tedy niezbędnych wydatków należało znaleźć źródło dochodów. Tym źródłem miała się stać i stała się po części istotnie pożyczka, zaciągnięta u społeczeństwa w formie obligacji kolejowych.

Przedstawioną powyżej koncepcję wprowadzono istotnie w życie w ciągu r. 1924. Samowystarczalność kolei stała się faktem, ba nawet, jak słychać kolej dała dochody. Nie mamy jeszcze zamknięć rachunkowych za r. 1924. Jednakże dyskusja, jaka się nad tym przedmiotem toczyła przy różnych sposobnościach w sejmie, kilkakrotne enuncjacje p. Ministra kolei i p. Prezesa Grabskiego zdają się wskazywać niewątpliwie na to, iż w każdym razie Państwo nie wiele dopłaciło do gospodarki kolejowej.

Postawienie tej koncepcji i wprowadzenie jej w życie musiało z konieczności spowodować bardzo doniosłą zmianę zapatrywań na rolę kolei w całości życia państwowego, w całości zagadnień społecznych i gospodarczych. Pod wpływem haseł samowystarczalności i oparcia kolejnictwa, jako przedsiębiorstwa na zasadach handlowych już nie tylko niedość zorjentowane w sprawie sfery społeczne ale nawet i Rząd zdawał się zapominać o tem, że koleje nie dadzą się traktować zupełnie niezależnie od całokształtu zagadnień i zadań gospodarczych państwa. Zaczęto zapatrywać się fałszywie na istotę kolejnictwa, na olbrzymiej wprost doniosłości rolę, jaką kolejnictwo odgrywa w nowoczesnem życiu społecznem i gospodarczem, zaczęto zapominać o tem, że Państwo nie może za żadną cenę, pod żadnym warunkiem wypuścić z rąk swoich najdonioślejszej z arteryj komunikacyjnych. Zaczęły się mnożyć z siłą niepokojącą projekty wydzierżawienia lub nawet sprzedaży kolei, projekty popierane przez ludzi i stronnictwa wpływowe i wybitne, poważnie rozważane przez Rząd. Spoglądano uważnie i śledzono ciekawie za pracami przygotowawczymi odbywającymi się równocześnie w sąsiednich Niemczech, które znajdowały się w sytuacji z wielu względów do naszej podobnej.

A kiedy w ustawie o pełnomocnictwach rządowych

dla naprawy gospodarstwa społecznego znalazł się artykuł, upoważniający Prezydenta Rzplitej do zmiany organizacji kolejnictwa — oczekiwano z zaciekawieniem i z niepokojem postanowień Rządu. Oczekiwały tych postanowień z niepokojem, troską i obawą, przedewszystkiem w najwyższym stopniu zainteresowane sfery pracowników kolejowych. Do ich wiadomości dochodziły od czasu do czasu z zacisza biur ministerjalnych, w których pracowano nad organizacją kolejnictwa wiadomości mgliste, niejasne, urywkowe i niepokojące.

A przecież sprawa była dla nich ważną, najważniejszą z ważnych, decydującą o ich bycie, o ich losie, o ich przyszłości. Pewnem, uspokojeniem były dla tych sfer postanowienia wyszłych w międzyczasie ustaw, które gwarantowały pracownikom, że ich prawa i obowiązki będą ustalone w drodze ustawy, które wyraźnie wykluczały z pod kompetencji rządu możność wydzierżawienia czy zastawienia kolei.

Wreszcie w ostatnim dniu, do którego obowiązywała ustawa o pełnomocnictwach Rząd ogłosił Rozporządzenie o organizacji przedsiębiorstwa Kolei Państwowych. Stoimy tedy wobec faktu, wobec normy, mającej moc ustawy i wypada nam wobec niej zająć stanowisko. Rozporządzenie o nowej organizacji kolei interesuje nas raz jako obywateli państwa drugi raz jako pracowników zreorganizowanego przedsiębiorstwa. W naszem rozumieniu krytyka tego, co się stało powinna i musi być rzeczową i spokojną. Krzykiem, bezwzględnem i bezkrytycznem odrzucaniem i negacją tego co nastąpiło niczego nie poprawimy, do niczego nie dojdziemy. Aby naszym członkom i czytelnikom takie rzeczowe i spokojne rozważenie sprawy ułatwić, z umysłu poświęciliśmy dość dużo miejsca skreśleniu pobieżnej historji pojęć i zdarzeń które złożyły się na treść omawianego Rozporządzenia

W dwa dni po wyjściu Rozporządzenia podaliśmy je w dokładnem streszczeniu do wiadomości naszych członków dołączając kilka uwag, które miały posłużyć do pierwszego zorjentowania się w jego treści. W uzupełnieniu i pogłębieniu tych uwag zamieszczamy artykuł niniejszy w tem mniemaniu, iż przyczyni się do wyjaśnienia sprawy, komentowanej w szerokich kołach pracowników kolejowych zawsze ze zrozumiałym i uzasadnionym niepokojem, częstokroć jednak bez dostatecznego zrozumienia rzeczy.

Z zadowoleniem musimy przedewszystkiem podkreślić, iż Rozporządzenie oparło się na zdrowej i jedynie słusznej zasadzie, według której koleje nie mogą się wysunąć z pod bezpośredniego wpływu Państwa, nie mogą przestać być własnością państwową i muszą być wprost przez Państwo administrowane. Z zadowoleniem również stwierdzamy, że ustalone w Rozporządzeniu zasady gospodarki kolejowej są oparte na zdrowych podstawach, że zdolne są, w razie ich sumiennego i rozumnego rozwinięcia i stosowania, zapewnić kolejnictwu pomyślny rozwój w przyszłości. Stwierdzamy również, że Rozporządzenie porusza się ściśle w granicach obowiązujących ustaw tak pod względem organizacji kolejnictwa jak też i pod względem zabezpieczenia praw pracowników. W samej jego treści nie ma niczego coby *już* naruszało prawa i interesy pracowników kolejowych.

Ale musimy z całym naciskiem podkreślić, że Rozporządzenie jest jednym wielkim, niepokojącym i wzbudzającym poważne obawy znakiem zapytania.

Do naprawy gospodarstwa społecznego ma, w myśl swojego założenia, dążyć Rozporządzenie p. Prezydenta. Czy zdolne będzie przyczynić się do tej naprawy nie wiemy i wątpimy. Do czego bowiem ma służyć w dobie oszczędności i redukcji stworzenie obok Ministerstwa kolei jeszcze Generalnej Dyrekcji. Co będzie robił konstytucyjny i odpowiedzialny Minister Kolei obok Generalnego Dyrektora, który wszystkiem zarządzał będzie? Czy będzie tylko odpowiedzialnym redaktorem jego zarządzeń, czy będzie tylko od tego aby ponosił odpowiedzialność za czyny swego podwładnego? To można by sobie z pewną trudnością wyobrazić. Ale co się stanie w Ministerstwem Kolei, z aparatem wielkim, różnym od osoby samego ministra. Czy zostanie ono siłą faktu przekształcone na Generalną Dyrekcję, na której czele będzie stał Generalny Dyrektor z określonym zakresem działania i Minister bez Ministerstwa przeznaczony na ofiarnego kozła, czy też będzie istniało obok Generalnej Dyrekcji a wówczas co będzie robiło i po co będzie istniało. Nie chcemy przypuścić aby po za tem postanowieniem kryło się nieprzemyślenie problemu.

Dlatego w tej konstrukcji przedsiębiorstwa kolejowego widzimy krok pierwszy do stworzenia Ministerstwa Komunikacji, które obok Generalnej Dyrekcji, kolei obejmować będzie Generalną Dyrekcję poczt i telegrafów może i Marynarkę handlową i t. p.

Cały szereg znaków zapytania postawić należy z punktu widzenia interesu ogółu nad postanowieniami o podziale i konstrukcji „funduszów" jakimi kolej operować będzie, nad postanowieniami wreszcie, które podają w poważną wątpliwość czy przedsiębiorstwo to będzie istotnie jednolitem i obejmować będzie wszystkie bez wyjątku koleje Państwowe. Duch całego rozporządzenia zdaje się wskazywać na to, że ostatnio wyrażone wątpliwości wynikają z błędów redakcyjnych czy też nawet drukarskich rozporządzenia. Ale wątpliwości są i budzą zaniepokojenie.

A odnośnie do stanowiska i przyszłości pracowników wątpliwości są jeszcze większe poważniejsze i bardziej niepokojące. Budzą wprost obawę o nasze losy i dolę w przyszłości i zmuszają nas do czujności i baczności.

Uposażenie nasze nie będzie w przyszłości regulowane istniejącą i obowiązującą nas do dziś ustawą uposażeniową. Określi je Rozporządzenie Ministra Kolei, wydane na wniosek Generalnej Dyrekcji. Co będzie ono zawierać? Jakie będą nasze pobory, na jakich zasadach będą oparte? Znamy bezwzględność administracji kolejowej w robieniu oszczędności, wiemy że w system weszło robienie oszczędności na naszej skórze i naszym kosztem. Znamy i znosimy rozliczne szykany, nieprawdopodobne kary, i odszkodowania, na nas w imię oszczędności nakładane. My maszyniści znamy ponadto bezzasadne i niczem nieusprawiedliwione uprzedzenie jakie istnieje i przejawia się u sfer decydujących w stosunku do naszych dochodów ubocznych. Czy wszystkie te czynniki nie zechcą wykorzystać sposobności aby nam posiadane pobory ukrócić? Pozwalamy sobie powątpiewać bo wiemy że byłby to czyn nierozumny, nierozważny i ryzykowny. Na wszelki przypadek ostrzegamy. Każdy zamach na nasze pobory główne czy uboczne spotka się z sprzeciwem dosadnym i poważnym. Formie i sposobowi tego sprzeciwu nie zakreślamy granic. Będziemy praw swoich bronić za wszelką cenę i wszystkimi środkami.

To samo odnosi się do innych niepokojących, a wątpliwych kwestji. Prawa emerytalne będą oparte na zasadzie osobnych przepisów. Jest wprawdzie postanowienie, iż dotychczas nabyte prawa nie mogą być uszczuplone ale my nie z własnej winy, przyzwyczailiśmy się niewierzyć ani ustawom ani rozporządzeniom. Zbyt często są gwałcone i deptane, zbyt często wbrew wyraźnym przepisom spotyka nas krzywda, i niesprawiedliwość, zbyt trudno w naszych warunkach obecnych dochodzić niezgodności rozporządzeń z ustawami i przekreślać te rozporządzenia, które niezgodność taką wykazują. Musimy mieć i będziemy mieli głos decydujący w konstrukcji naszych praw emerytalnych, w zarządzie funduszu emerytalnego. Do innego załatwienia sprawy dopuścić nie możemy i nie dopuścimy.

Rozporządzenie wprowadza zasadę udziału pracowników w zyskach przedsiębiorstwa. Myśl jest zdrowa, postępowa i nowożytna. Tylko przyklasnąć jej można, Pracownik przestaje być parjasem, przestaje być wołem roboczym, służącym za środek do osiągnięcia celów, które z nim samym nic nie mają wspólnego. Staje się człowiekiem, zainteresowanym w wynikach przedsiębiorstwa, któremu pracę swoją oddaje, staje się współtwórcą tego, co jego trudem i wysiłkiem się stwarza. Ale przepis ten powiada, iż udział w zyskach przedsiębiorstwa ma być przyznany tym tylko, którzy pracą swoją przyczynili się do pomyślnych wyników dla przedsiębiorstwa. Zbyt świeżo mamy w pamięci ostatnią świąteczną remunerację rozdaną z taką niebywałą „sprawiedliwością" pomiędzy tych co się „przyczynili" do dodatnich wyników przedsiębiorstwa wysiadując w fotelach prezydjalnych po za ramami 8-mio godzinnego dnia pracy, zbyt jaskrawo uderzył nas sposób rozdziału tej renumeracji z której jedni otrzymali 1000 i więcej złotych, drudzy po 5, 6 albo i nic, abyśmy mogli bez poważnych trosk i obaw przejść do porządku nad tym wielkim znakiem zapytania.

Co się stanie z dotychczas istniejącem prawem związków do obrony praw pracownika? Kto i jaką będzie miał kompetencję w sprawach dotyczących pracownika? Co będzie z naszymi prawami i obowiązkami zanim wejdzie w życie nowa pragmatyka służbowa?

Jakie znaczenie mają przepisy o dwumiesięcznem wypowiedzeniu i dla czego pracownikom nie pozostawiono prawa do służby na dotychczasowych warunkach, jak to się w takich wypadkach wszędzie i zawsze praktykuje? Czy i w jakich rozmiarach nastąpi redukcja pracowników z powodu wspomnianej reorganizacji i na jakich zasadach będzie się ewentualnie odbywała?

Wszystko to są pytania poważne i niepokojące. Najbardziej zaś niepokojącą jest dla nas okoliczność, iż rozstrzygnięcie wszystkich tych spraw oddano prawie bez zastrzeżeń w ręce administracji.

Nie mamy do niej, niestety, zaufania. Jest to okoliczność nad wyraz smutna i ubolewania godna. Jednakże nie my jesteśmy temu winni. Codzienna nasza praca streszcza się nieomal całkowicie w walce postępowaniem organów władzy. Obietnice, zapewnienia, które otrzymujemy z najwyższych nawet miejsc nie są dotrzymywane. Naprzykład przytoczymy choćby tylko sprawę świątecznej remuneracji. W postępowaniu władz naszych aż nazbyt często spotykamy się z bezwzględnością, niesumiennością, ba nawet szykaną. W tych warunkach nauczyliśmy się obawiać Danaów, nawet wówczas kiedy nam dary przynoszą.

Dlatego też z przyjemnością dowiadujemy, się że do Sejmu wpłynął wniosek o zniesienie tego Rozporządzenia. Może na tej drodze czy w formie wydania nowej ustawy czy też w formie nowelizacji istniejącego Rozporządzenia znikną lub zmniejszą się obawy, zniknie lub zmniejszy się niebezpieczeństwo, które nam w chwili obecnej grozi.

W dniu 8 stycznia zblokowane związki kolejowe przedstawiły p. Ministrowi kolei 12 pytań, odnoszących się do zamiarów Rządu w związku z nową organizacją kolejnictwa. W pytaniach tych ujęto wszystkie najważniejsze wątpliwości, wynikające z treści Rozporządzenia.

Prosiliśmy o rychłą i ścisłą odpowiedź. Mamy nadzieję, że ją w najbliższym czasie otrzymamy. Bylibyśmy nader zadowoleni, gdyby odpowiadź ta rozprószyła żywione przez nas obawy.

Z przyjemnością stwierdzamy, że rozporządzenie oparte jest na zasadach zdrowych. Korzystnem jest dla nas oderwanie się od ogólnej ustawy uposażeniowej i emerytalnej, korzystnem i w zasadzie mądrem, sprawiedliwem i nowożytnem jest postanowienie o remuneracjach. Zbyt jednak szerokiemi są ramy tego Rozporządzenia. Zbyt wiele pozostawiono swobody naszej administracji.

Odszkodowania.

Jedną z największych bolączek, które gnębią pracowników drużyn parowozowych, są tak zw. odszkodowania. W kolejnictwie naszem wytworzył się system, oparty na zasadzie, iż za wszelkie straty, za każde uszkodzenie taboru, za każdą usterkę techniczną, jaka się wydarzy, ponosi odpowiedzialność materjalną pracownik kolejowy.

Ministerstwo kolei, dążąc do zmniejszenia liczby wypadków kolejowych, które zdarzały się nader często w czasach wojny i bezpośrednio po jej ukończeniu, a które spowodowane były nienormalnemi stosunkami, niefachowością personelu, brakiem jednolitych i jasnych przepisów ruchowych i sygnałowych, a przyznać trzeba w imię sprawiedliwości, często i nie dość sumiennem pełnieniem służby przez samych pracowników — nadało swego czasu Dyrekcjom kolei prawo nakładania na pracowników obowiązku częściowego zwrotu wyrządzonej szkody w wypadkach, kiedy pracownik dopuści się winy umyślej lub grubego niedbalstwa.

Gdyby to zarządzenie stosowane było ściśle według swego brzmienia, nie mielibyśmy powodu do remonstracji. Jeżeli ktoś wyrządził szkodę ze złej woli, lub złośliwości, jeśli ktoś dopuścił się zawinionego, ciężkiego zaniedbania obowiązków służbowych—trudno brać go w obronę, trudno zaprzeczyć, iż jego obowiązkiem jest wyrządzoną w ten sposób szkodę wynagrodzić choćby częściowo. Jednakże wypadki takie, o ile wogólności istnieją, są nader rzadkie. Trudno sobie wprost wyobrazić, aby znalazł się pracownik kolejowy o normalnych zmysłach i prawidłowo funkcjonującym mózgu, któryby z umysłu, ze złośliwości chciał wyrządzić szkodę w taborze i urządzeniach kolejowych. Wypadki grubego zaniedbania obowiązków służbowych zdarzają się czasem. Jeśli gdzie jednak, to u służby parowozowej są one rzadkim wyjątkiem. Przecież maszynista czy jego pomocnik uważają i uważać muszą na ściśle i sumienne wykonanie służby, na skrupulatne przestrzeganie przepisów jeśli już nie z samego poczucia obowiązku, to poprostu w obawie o swoje własne życie i bezpieczeństwo. W wypadku kolejowym, w katastrofie czy zderzeniu, maszynista i jego pomocnik najczęściej traci życie, a conajmniej staje się kaleką na całe życie.

Trudno tedy przypuścić, aby pracę swoją wykonywał nieuważnie czy lekkomyślnie.

Dla tego nie samo Rozporządzenie Ministerstwa jest krzywdzącem i niesprawiedliwem, ale jest nim sposób, w jaki zostało ono pojęte i w czyn wprowadzone. Na zasadzie tego rozporządzenia zaczęła pojawiać się praktyka istotnie niesłychana. Na każdym kroku, z każdego, najbłahszego choćby powodu, nakłada się na pracowników odszkodowania. I to odszkodowania poważne. 600, 700 złotych i więcej płacą maszyniści z tego tytułu. A powody? Niechaj za przykład posłuży kilka tylko wypadków.

W obrębie stacji manewruje pociąg złożony z kilkudziesięciu wozów towarowych. Obsługuje go drużyna parowozowa, zwrotniczy, przetokowi. W czasie przetaczania okradziono jeden z wozów. Wszyscy obsługujący dany pociąg, nie wyłączając drużyny parowozowej zostają skazani na zwrot szkody z tego tytułu powstałej.

W drodze mijają się dwa pociągi towarowe. W jednym z nich, znajduje się wagon słomy, nieprzykryty

i niezabezpieczony od ognia, wbrew obowiązującym przepisom. Z parowozu prowadzącego drugi pociąg pada iskra, aczkolwiek parowóz ten opatrzony jest w przepisowe urządzenie ochronne. Iskra zapala słomę. Powstaje szkoda dla kolei. Płaci ją częściowo maszynista tego parowozu, z którego padła iskra. Ściąga mu się z poborów 200 złotych.

Nie chcemy mnożyć przykładów choć moglibyśmy przytoczyć dziesiątki podobnych. Nie przytaczamy tutaj szeregu znanych nam wypadków „odszkodowań" za usterki techniczne, powstałe najczęściej w warunkach w których już nie tylko o winie umyślnej lub o grubem niedbalstwie, ale wogóle o zawinieniu pracownika mowy być nie może. Chcemy tylko skonstatować, że te „odszkodowania" spotykają wyłącznie niższy personel w służbie technicznej i wykonawczej. Aczkolwiek, już nie jedna szkoda i to bardzo poważna wynikła z winy p. naczelników i inżynierów, którzy nie dopilnowali albo źle wykonali naprawę taboru, którzy niedopatrzyli jakości materjału, którzy wreszcie bezmyślnymi i nieuzasadnionym i zarządzeniami popsuli niejedno, nie jeden wypadek spowodowali, to przecie niewiadomo nam zupełnie aby któryś z tych panów płacił odszkodowanie choć rzadko dałoby się zaprzeczyć, iż zawinili.

Nie oto nam jednak chodzi. Badaliśmy, tę sprawę dokładnie. Doszliśmy do przekonania że opisane powyżej postępowanie jest bezprawnem i nielegalnem przynajmniej w większości wypadków. Dlatego zredagowaliśmy i wnieśliśmy do M. K. memorjał, który drukujemy poniżej w całości.

Zdajemy sobie sprawę z tego że nie wyczerpuje on całego zagadnienia, że dotyka tylko najważniejszych kwestji i to tylko pobieżnie. Przedewszystkiem, ze względu to że sprawa nie cierpi zwłoki byliśmy zmuszeni ograniczyć się w naszych rozważaniach zasadniczych do stanu prawnego, istniejącego w b. zaborze rosyjskim. Musieliśmy na razie pominąć stan prawny istniejący w Małopolsce i Wielkopolsce gdzie sprawa nie przedstawia się tak groźnie.

Ze względu na ważność tej sprawy prosimy inne Związki kolejowe o poparcie naszego stanowiska, i o rzeczową dyskusję w tej sprawie. Bylibyśmy radzi gdyby sprawa została omówiona na łamach pism zawodowych. Wszystkim zaś chętnym do dyskusji na ten temat otworzymy chętnie łamy naszego pisma.

Do naszych zaś członków zwracamy się z apelem aby zerwali raz wreszcie z polityką bierności i nie sprzeciwiania się złemu. Do obrony naszych praw stają przed nami legalne, prawem zagwarantowane drogi. Każde zarządzenie o odszkodowaniu może być zaczepione rekursem do wyższej instancji. Z prawa tego należy korzystać. Nie wolno z niego w interesie dobra ogólnego rezygnować.

Nawołujemy przedewszystkiem do sumiennego i ścisłego przestrzegania przepisów, do skrupulatnego pełnienia obowiązków. Ale w wypadkach, w których pracownik czuje się pokrzywdzony, w imię dobra ogólnego, nawołujemy do wyjścia z bierności, do skorzystania z prawnie przysługujących środków obrony. Obrona ta służy nam w dość obszernym zakresie. Nawet prawomocną decyzję Ministerstwa Kolei zaczepić można skargą do Najwyższego Trybunału Administracyjnego. Prezydjum Zarz. Głównego służy każdemu poradą i wyjaśnieniem jeśli tego zażąda. Tylko w ten sposób możemy przeciwdziałać zgubnym dla nas a nieuzasadnionym niczem zarządzeniom niektórych organów administracji kolejowej.

Memorjał w sprawie odszkodowań.

Do Ministerstwa Kolei.

W ostatnich czasach mnożą się w Dyrekcjach kolejowych na całym terenie Rzeczypospolitej zwłaszcza zaś w Dyrekcjach kolejowych b. zab. ros. wypadki skazywania drużyn parowozowych na dotkliwe kary i nakładania na nich obowiązku częściowego wynagrodzenia szkody za wypadki, powodujące uszkodzenie taboru kolejowego.

Ponieważ odszkodowania, nakładane na drużyny parowozowe sięgają niejednokrotnie sum nieprawdopodobnie wysokich w stosunku do poborów i możności płatniczej interesowanych i z tego powodu są dla nich dotkliwym ciężarem, ponieważ ponadto wypadki te stają się z dniem każdym częstsze a sumy częściowego odszkodowania coraz to wyższe, ponieważ wreszcie postępowanie w tej sprawie zaczyna przeradzać się w system, niepraktykowany dotąd nigdzie—przeto Prezydjum Zarz. Gł. Z. Z. M. widzi się zmuszonem przedstawić Ministerstwu Kolei swój pogląd na sprawę z prośbą o przychylne rozpatrzenie wywodów i uwzględnienie postulatów, w piśmie niniejszym zawartych.

W memorjale niniejszym wzięto narazie za podstawę jedynie stan prawny, istniejący w Dyrekcjach Warszawskiej i Radomskiej. Punkty III, IV i V, stosują się do całego obszaru Państwa. Prezydjum Zarz. Gł. Z. Z. M. zastrzega sobie wniesienie dodatkowego memorjału, uwzględniającego stan prawny, istniejący na pozostałych obszarach Rzpltej.

I.

Jedynymi, znanymi nam podstawami prawnymi, na których na terenie Dyrekcji Warszawskiej i Radomskiej opierać się może nakładanie na pracowników kolejowych obowiązku częściowego wynagrodzenia szkody są art. 31 i 32 „Tymczasowych przepisów służbowych" oraz Okólnik M. K. z dnia 12/14 marca 1922 Nr. IV. 1085/16.

Z pośród tych przepisów Art. 32 Tymcz. Przep. Służb. nie może sam przez się służyć za podstawę do wymierzania odszkodowania. Ustanawia on bowiem jedynie ogólną zasadę a pojęcia winy, któremu się posługuje, bliżej nie określa. W tym stanie rzeczy Art. ten mógłby być zastosowany do wymierzania odszkodowania jedynie przy pomocy i na zasadach obowiązujących Ustaw cywilnych, zwłaszcza iż Art. 31 Tymcz. Przep. Służb. na kodeks cywilny wyraźnie się powołuje. Ponieważ zaś odszkodowania, nakładane ostatnio przez władze kolejowe z normami kodeksu cywilnego nic wspólnego nie mają, przeto jedyną zasadą prawną, na której omawiane odszkodowania opierać się mogą pozostaje Okólnik M. K. z dnia 12/14 marca Nr. IV. 1085/16.

Przedostatni ustęp cytowanego Okólnika upoważnia Dyrekcje do przypisywania częściowego zwrotu wyrządzonej szkody w wysokości, zależnej od swobodnego uznania Dyrekcji jedynie w wypadkach, gdy szkoda wynikła ze złego zamiaru lub grubego niedbalstwa po stronie pracownika. Zdaniem Prezydjum Zarz. Gł. Z. Z. M. wszystkie bez wyjątku wypadki uszkodzenia taboru kolejowego, względnie narażenia ruchu kolejowego na niebezpieczeństwo, wynikłe ze złego zamiaru (winy umyślnej) oraz z grubego niedbalstwa, pod którem na terenie mocy obowiązującej ros. kodeksu karnego z r. 1903 rozumieć należy „Przestępstwa nieostrożne" w myśl ustępu 2 Art. 48 tegoż kodeksu—podlegają ustawie karnej (Arst. 138, 558, 559, 566, 567 i t. d. kod. kar.) i powinny być dochodzone na drodze karno-sądowej. Zastosowanie pojęcia winy w znaczeniu prawno-cywilnym na zasadzie omawianego Okólnika nie może mieć miejsca.

W myśl obowiązujących dotąd przepisów pracownik kolejowy, winny popełnienia czynu, będącego równocześnie pogwałceniem ustawy karnej i przepisów służbowych, ulega podwójnej odpowiedzialności t. j. karno-sądowej i karno-dyscyplinarnej. Aczkolwiek Z. Z. M. uważa, iż ten stan rzeczy, jako sprzeczny ze sprawiedliwością i ogólnie przyjętą zasadą prawną „non bis in eadem re“ wymaga corychlej zmiany i naprawy, to jednak licząc się z istniejącymi, tymczasowymi stosunkami nie kwestjonuje bynajmniej prawa do wymierzania kar dyscyplinarnych niezależnie od wyników dochodzenia karno-sądowego.

Tem niemniej jednak, o ile chodzi o obowiązek częściowego zwrotu wyrządzonej szkody na zasadzie Okólnika z 12/14 marca 1922, Z. Z. M. nie możemy pominąć okoliczności, iż w omawianych wypadkach kompetentne czynniki t. j. sąd i władze dyscyplinarne są najczęściej niezgodne w swoich zapatrywaniach na winę pracownika kolejowego. Regułą niemal jest bowiem, iż Kom. Dysc. uznaje bez zastrzeżeń winę pracownika sąd natomiast uwalnia go od winy i kary. Wypadki skazania pracownika przez sąd należą do rzadkich wyjątków, wypadki zaś, w którychby sąd skazał pracownika a władze dysc. uwolniły go od odpowiedzialności nie są nam wogóle znane, najprawdopodobniej dlatego, iż nigdy miejsca nie miały.

W tym stanie rzeczy, w wypadkach, w których sąd uniewinnia pracownika władze zaś dyscyplinarne uznają jego winę zachodzi poważna wątpliwość czy winę umyślną wzgl. grube niedbalstwo pracownika uważać należy za udowodnione i skonstatowane. Ponieważ pogodzenie wprost sprzecznych ze sobą orzeczeń jest niemożliwe przeto jedyną drogą wyjścia z wątpliwości jest zdecydowanie, któremu z kompetentnych czynników należy przyznać pierwszeństwo i na czyjem orzeczeniu należy się oprzeć o ile chodzi o skonstatowanie wymienionych rodzajów winy.

Dla Z. Z. M. nie ulega wątpliwości, że pierwszeństwo to należy się sądowi.

Sąd bowiem orzeka na podstawie kodeksu karnego, w którym pojęcie winy określone jest z całą dokładnością i w którym cechy charakterystyczne każdego przestępstwa są dokładnie sprecyzowane. Orzecznictwo sądowe odbywa na podstawie szczegółowego kodeksu procedury karnej, który gwarantuje sumienność i dokładność przewodu sądowego oraz sprawiedliwość wyroku. W sądach orzekają o winie i karze w Imieniu Rzeczypospolitej sędziowie, istotnie niezależni i niczem prócz przepisów prawa nie krępowani. W sądzie wreszcie oskarżony ma prawo posługiwać się obrońcą-adwokatem, którego udział gwarantuje, iż żaden z decydujących przepisów prawnych na niekorzyść pracownika pominięty wzgl. pogwałcony nie będzie.

Oezecznictwo dyscyplinarne natomiast nie daje pracownikowi ani jednej z przytoczonych gwarancji nawet wówczas gdy należy ono do Komisji Dyscyplinarnych. Ani bowiem skład tych Komisji, w których zasiadają wyłącznie wyżsi funkcjonarjusze kolejowi, zależni od władz przełożonych w ich interesie działający i przyzwyczajeni ujmować sprawę z punktu widzenia interesów władzy nie zaś z punktu widzenia bezstronnej sprawiedliwości ani też obowiązujące przepisy o przestępstwach służbowych i toku postępowania dyscyplinarnego, które są pobieżne i ogólnikowe takich gwarancji dawać nie mogą.

Dlatego też, dalecy od czynienia na tem miejscu zarzutów urzędującym Komisjom Dyscyplinarnym zmuszeni jesteśmy twierdzić, że ich orzecznictwo ze względów rzeczowych nie może sobie rościć pierwszeństwa przed orzecznictwem sądów i że nie wolno im, tak jak zresztą nikomu, ignorować wyroków sądowych, wydanych w Imieniu Rzeczypospolitej.

Wobec tego stoimy na stanowisku, że w wypadkach, w których sprawa nie została oddana na drogę karno-sądową już z samego założenia wina umyślna wzgl. grube niedbalstwo jest wykluczone tak samo jak i w wypadkach w których zapadł w sądzie wyrok uniewinniający. W takich wypadkach niema zatem podstawy do zastosowania przedostatniego ustępu Okólnika M. K. z dnia 12/14 marca 1922 wobec czego „częściowe odszkodowanie“ nie może być nakładane.

Domagamy się tedy w imię sprawiedliwości i praworządności, aby wypadki, w których zachodzi podejrzenie winy umyślnej lub grubego niedbalstwa po stronie pracownika były natychmiast kierowane na drogę sądową, aby Postępowanie dyscyplinarne zostało wstrzymane aż do uprawomocnienia się wyroku sądowego, na na wypadek zaś zapadnięcia wyroku uniewinniającego, aby kwestja winy umyślnej wzgl. grubego niedbalstwa ze strony pracownika uznana została, niezależnie od ewentualnej kary dyscyplinarnej za przesądzoną definitywnie na jego korzyść i aby skutkiem tego nakładanie odszkodowania było wzbronione.

II.

Gdyby nawet Ministerstwo Kolei stało na stanowisku, że mogą zajść wypadki, nie kwalifikujące się pod orzecznictwo sądowo-karne, w których mimo to możnaby się dopatrzeć winy umyślnej wzgl. grubego niedbalstwa po stronie pracownika, to jednak takie wypadki musiałyby z konieczności należeć do rzadkich wyjątków. W każdym zaś razie musiałyby się kwalifikować pod orzecznictwo Komisji Dyscyplinarnych a nie mogłyby należeć do t. zw. wykroczeń porządkowych, karanych bez postępowania dyscyplinarnego w drodze t. zw. porządkowej.

Tymczasem ostatnio częściowe odszkodowanie przypisywane bywa stale nietylko już w wypadkach, kiedy pracownik zostanie ukarany w postępowaniu dyscyplinarnem ale również i w wypadkach skazania w drodze porządkowej, a nawet w wypadkach, kiedy pracownik wcale nie był karany. Wobec tego musimy, nawet na wypadek gdyby założenie, wyrażone na wstępie tego punktu okazało się słuszne, stwierdzić, że w większości wypadków zachodzi tu postępowanie, sprzeczne z obowiązującymi przepisami.

III.

Gdyby poza wymienionymi w punkcie I niniejszego memorjału przepisami istniały inne jeszcze, nie znane nam podstawy prawne, na mocy których władze kolejowe nakładają na pracowników kolejowych obowiązek częściowego wynagrodzenia szkody we wszystkich, omówionych wyżej wypadkach zmuszeni byliśmy zająć wobec tych, ewentualnie istniejących przepisów stanowisko krytyczne, uznać je za sprzeczne ze sprawiedliwością i ogólnie uznanemi zasadami prawnemi, oraz prosić o ich najrychlejsze zniesienie — a to z następujących powodów:

Zdajemy sobie sprawę z tego, że, prawne czy bezprawne postępowanie organów kolejowych w sprawie częściowego odszkodowania oraz stanowisko, jakie w tej sprawie zajmują władze kolejowe, ma swoje źródło w stosowanej w czasach ostatnich zasadzie samowystarczalności kolejnictwa oraz w chwalebnej i zrozumiałej dążności władz kolejowych do robienia oszczędności.

Nie możemy jednak ze względów zasadniczych zgodzić się na to, aby te oszczędności robiono kosztem pracowników, nawet na wypadek, gdyby zdrożny ten stan rzeczy sankcjonowały obowiązujące przepisy. Kolej bowiem, jako przedsiębiorstwo, posługujące się ruchomą siłą mechaniczną, musi, tak jak każde inne przedsię-

biorstwo, pracujące w analogicznych warunkach przyjąć na siebie wszelkie niebezpieczeństwo, wynikające z normalnego ruchu przedsiębiorstwa. Wypadki uszkodzenia taboru zdarzały się, zdarzają się i zdarzać będą w każdem przedsiębiorstwie kolejowem i żadną miarą nie można ich poczytać za rzecz nadzwyczajną. Tabor kolejowy, jego prowadzenie i bezpieczeństwo powierzone jest bowiem ludziom, którzy jako tacy nawet przy najdalej idącej ostrożności, staranności i sumienności stają się jednak sprawcami wypadków, powodujących uszkodzenie taboru. Jeśli komuś na tem zależy, można w każdym takim wypadku dopatrzeć się po stronie pracownika takiej czy owakiej winy (pojęcie to jest, jak wiadomo, bardzo obszerne). Nie można jednak w sposób rozumny i uzasadniony konstruować na tej podstawie zasady, iż pracownik kolejowy musi partycypować w stratach, które kolej z tego powodu ponosi, skoro jak dotąd nie partycypuje w zyskach, które pracą swoją Zarządowi Kolei przysparza, aczkolwiek praca ta wymaga niejednokrotnie nadzwyczajnej przytomności umysłu a nawet poświęcenia.

Z tym stanem rzeczy należy się liczyć. Kolej winna wobec tego przyjąć na siebie i uwzględnić w swoich przewidywaniach budżetowych niebezpieczeństwo i straty, z takich wypadków wynikające, częściowy zaś zwrot tych szkód przypisywać pracownikowi jedynie w wypadkach, w których po stronie pracownika zachodzi wina umyślna lub grube niedbalstwo w myśl wyraźnego brzmienia Okólnika M. K. z dnia 12/14 marca 1922 i według ścisłej jego interpretacji, wykazanej w punkcie I niniejszego memorjału.

Pozwolimy sobie zauważyć, że taki stan rzeczy, jaki wytworzył się w kolejnictwie w sprawie częściowych odszkodowań, nie istnieje w żadnem przedsiębiorstwie prywatnem i byłby tam nawet niemożliwy albowiem obowiązujące ustawy cywilne nie dają podstawy do wymierzania takiego odszkodowania w tych rozlicznych wypadkach, w których ma to miejsce w kolejnictwie, przeciwnie stoją na stanowisku, iż niebezpieczeństwo, płynące z takich wypadków ciąży na przedsiębiorstwie.

IV.

Odszkodowanie nie jest karą. Także i Okólnik M. K. z 12/14 marca 1922 nie pozostawia co do tego żadnej wątpliwości. Rozdziela bowiem pojęciowo wyraźnie karę, o której mówi w ustępie 3-im od odszkodowania, które ustala w ustępie 4-tym. Konstrukcja jednak ustalonego w ten sposób obowiązku wynagrodzenia szkody jest taką, że staje się ono z istoty swojej karą. Odszkodowanie to bowiem wymierzane bywa przez Dyrekcje bynajmniej nie w stosunku do wielkości wyrządzonej szkody ale według swobodnego uznania, tak, że różnica między odszkodowaniem a karą zaciera się w zupełności. Że zaś każdy przepis oceniać należy według tego czem jest w istocie nie zaś według jego nazwy, przeto zmuszeni jesteśmy uważać przepis ten za przepis karny.

W ten sposób kompetencja karna organów administracyjnych doznała pod pokrywką odszkodowania, rozszerzenia daleko poza ramy prawa karania, przyznanego tym organom w obowiązujących, zasadniczych przepisach. Np. w Dyrekcjach Warszawskiej i Radomskiej prawo karania grzywną pieniężną sięga w myśl Art. 88 Tymcz. przep. służb., zmienionych Rozporządzeniem M. K. z dnia 12 lipca 1922 L. Dz. I. 4322/— do 5% uposażenia miesięcznego w drodze porządkowej a do 10% tegoż uposażenia w drodze dyscyplinarnej. Tymczasem zaś kary, nakładane na pracowników pod łudzącą nazwą odszkodowania, prawie zawsze normy te przewyższają, częstokroć zaś wynoszą sumy, dochodzące do 200 i 300% uposażenia miesięcznego.

Wytworzyło to stan prawny wprost niedorzeczny. Z jednej strony bowiem przepisy poruczają wymierzanie grzywny w wysokości od 5 do 10% uposażenia miesięcznego Komisjom Dyscyplinarnym, nie chcąc najwidoczniej oddawać tak dotkliwego środka karnego swobodnemu uznaniu jednej osoby, orzecznictwo zaś dyscyplinarne obwarowują całym szeregiem przepisów, zmierzających, co prawda w sposób bezwzględnie niedostateczny, do szczegółowego i sumiennego zbadania wypadku i usiłujących zagwarantować sprawiedliwość i bezstronność orzeczenia. Z drugiej strony natomiast pod pokrywką „częściowego odszkodowania" dozwala się władzom wymierzać kary, dochodzące do 300% uposażenia, nie krępując tej władzy dosłownie niczem i niczem nie zabezpieczając pracownika przed dowolnością, arbitralnością i niesprawiedliwością ze strony władzy.

Zdaniem naszem nie ulega żadnej wątpliwości, że taki stan prawny istnieć nie powinien i winien być conajrychlej zmieniony w myśl zasad sprawiedliwości i w imię wewnętrznej konsekwencji w obowiązujących przepisach.

V.

Nakładanie odszkodowania nie jest sprawą dyscyplinarną, jest natomiast zwykłym aktem administracyjnym. Od takiego tedy zarządzenia przysługuje interesowanemu nietylko prawo odwołania do Ministerstwa Kolei ale także, w myśl ustawy z dnia 3 sierpnia 1922 Dz. U. R. P. Nr 67 ex 1922 poz. 600 także i skarga do Najwyższego Trybunału Administracyjnego. Wobec tego orzeczenie o odszkodowaniu powinno być pracownikowi doręczone w sposób, przewidziany obowiązującymi przepisami, z każdorazowem powołaniem się na przepis prawny, na podstawie którego wymiar odszkodowania nastąpił, powinno być zaopatrzone w klauzulę rekursową, którąby pracownikowi na przysługujące mu prawo odwołania zwracała uwagę, wykonanie zaś tego orzeczenia winno być wstrzymane aż do rozstrzygnięcia sprawy przez ostatnią instancję administracyjną.

Tymczasem w takich wypadkach Dyrekcje lub nawet naczelnicy służbowi polecają poprostu biurom rachuby strącać pracownikowi z jego uposażenia stosowne kwoty nie doręczając pracownikowi orzeczenia w sposób przepisany, nie powołując się na żaden przepis któryby stanowił uzasadnienie decyzji ani nie zwracając mu uwagi na przysługujące mu prawo odwołania.

Wobec tego Z. Z. M. uważa za konieczne zwrócić uwagę swoich członków, że w takich wypadkach przysługuje im prawo żądać prawidłowego doręczenia oraz podania przepisu prawnego, na podstawie którego decyzja władzy nastąpiła, wnieść odwołanie do M. K. a w miarę okoliczności także skargę do Najwyższego Trybunału Administracyjnego a zarazem wyjaśnić im, że ściąganie przypisanego odszkodowania z poborów służbowych przed zapadnięciem decyzji ostatniej instancji jest bezprawnem.

Występując do Ministerstwa Kolei z powyżej skreślonemi uwagami Z. Z. M. kierował się zarówno troską o dobro swoich członków, zagrożonych w swoim bycie nadmiernie wysokimi i codzień powtarzającymi się odszkodowaniami — jak też i obawą, że wytworzone w ten sposób, a przeradzające się w system stosunki, zdolne są wytworzyć chaos, mącący podstawowe pojęcia prawa i praworządności w kolejnictwie, co żadną miarą nie może być zgodne z tegoż kolejnictwa dobrem i interesem.

W poprawkach do projektu pragmatyki, przedłożonych Ministerstwu Kolei przez zblokowane Związki kolejowe a podpisanych również przez Z. Z. M. daliśmy niedwuznacznie wyraz naszym zapatrywaniom na sprawę. W treści poprawek, odnoszących się do kwestji odszko-

dowania (Art. 85 projektu pragm. w redakcji Związków) zaznaczyliśmy, że nie odrzucamy zasadniczo obowiązku wynagrodzenia szkody. Jesteśmy jednak głęboko przekonani o tem, że obowiązek ten winien być ograniczony jedynie do wypadków udowodnionej złej woli i obwarowany przepisami, któreby pracownikowi dawały gwarancje, że ciążyć będzie na nim jedynie wówczas, kiedy na to rzeczywiście zasłuży.

Wobec tego zwracamy się do Ministerstwa Kolei z gorącą prośbą aby uwagi powyższe, dotykające tylko pobieżnie najważniejszych momentów sprawy wzięło pod rozwagę, nakazało umorzenie wszystkich dotąd bezprawnie nałożonych odszkodowań a przez wydanie stosownych instrukcyj i przepisów zapobiegło na przyszłość krzywdzeniu podległych sobie pracowników kolejowych.

Sekretarz Zw.: *Kuczkowski*, m. p. Prezes Zw.: *Majlich*, m. p.

Pomoc lekarska dla kolejarzy.

W Dzienniku Ustaw Nr. 104 z dn. 9 grudnia 1924 r. poz. 947 ogłoszone zostało Rozporządzenie Rady Ministrów, normujące państwową pomoc lekarską dla kolejarzy.

Rozporządzenie to zostało wydane na podstawie art. 10 ustawy uposażeniowej, który postanawiał iż pomoc lekarską, należną pracownikom państwowym ureguluje Rozporządzenie Rady Ministrów.

Przy redagowaniu tego Rozporządzenia, nie zadano sobie wiele trudu. Przepisano poprostu z nieznacznemi tylko zmianami Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 2 lipca 1924, które normowało zasady udzielania pomocy lekarskiej dla innych kategorji pracowników państwowych. Zapomniano zaś najwidoczniej, że odnośnie do pomocy lekarskiej dla kolejarzy obowiązuje również art. 1 ustawy z dnia 19 maja 1920 r. o obowiązkowem ubezpieczeniu na wypadek choroby (Dz. Ust. R. P. Nr. 44, poz. 272), który powiada najwyraźniej: „Pracownicy kolei państwowych podlegają obowiązkowi ubezpieczenia w oddzielnych Kasach Chorych, które zostaną zorganizowane przez Rząd na podstawie osobnej ustawy z uwzględnieniem zasad w ustawie niniejszej przyjętych“.

Jeżeli tedy inna ustawa, mianowicie ustawa uposażeniowa, udzieliła kompetencji w sprawie zorganizowania pomocy lekarskiej Radzie Ministrów, to jeszcze nie zniosła w ten sposób obowiązku stworzenia osobnej *Kasy chorych* dla kolejarzy. Ustaliła tylko inaczej formę w jakiej powinno było nastąpić zorganizowanie owej Kasy chorych dla kolejarzy. Podczas gdy bowiem ustawa z dnia 19 maja 1920 r. przewidywała, iż sprawę normować będzie *ustawa*, to ustawa uposażeniowa oddała sprawę pod kompetencję Rady Ministrów. Ponieważ cytowana już ustawa z 19 maja 1920 r. obowiązuje dotąd i nie została w międzyczasie ani zniesiona, ani zmieniona, przeto jasnem jest, że Rozporządzenie Rady Ministrów, regulujące zasady udzielania pomocy lekarskiej dla kolejarzy, jako sprzeczne z obowiązującą ustawą jest nieważne, a ostać by się mogło tylko jako Rozporządzenie tymczasowe, regulujące prowizorycznie sprawę pomocy lekarskiej dla kolejarzy do czasu aż Rząd wypełni obowiązki, ciążące na nim na zasadzie art. 1 ustawy z dnia 19 maja 1920 r.; zmienionego art. 10 ustawy z 9 października 1923 r., t. j. do czasu zorganizowania Kasy chorych dla kolejarzy, opartej na zasadach ustawy z dnia 19 maja 1920 r.

Stanowisko, które co dopiero zajęliśmy wypływa ze względów zasadniczych. Bronimy go i bronić będziemy niezależnie od tego co nam przyznano tytułem pomocy lekarskiej rządowej na zasadzie omawianego Rozporządzenia. W Ministerstwie Kolei zapewniano nas, że Rozporządzenie będzie dawało kolejarzom więcej aniżeli to jest zapewnione ogółowi pracowników w ustawie o Kasach chorych. Na podstawie znajomości treści Rozporządzenia Rady Ministrów oraz Rozporządzenia wykonawczego Ministra Kolei, pozwalamy sobie w to wątpić. Choćby jednak nawet tak było to nic nie może zmienić faktu, że Rozporządzenie to ustala pomoc Rządową, której treść i rozmiary Rząd zawsze będzie mógł zmienić.

Od Rządu zależeć będzie wysokość dotacji budżetowej na ten cel przeznaczonej, od Rządu wyłącznie będzie zależał sposób stosowania tego zarządzenia. Nic nam nie daje gwarancji, że Rozporządzenie to nie będzie cofnięte lub zmienione nową uchwałą Rady Ministrów, nic nam tem więcej nie gwarantuje, że jego treść będzie w całej rozciągłości urzeczywistniona. Owszem, już w Rozporządzeniu wykonawczem mnożą się oznaki, iż sprawa została pojęta i będzie przeprowadzona pod hasłem „oszczędności“. Spis środków leczniczych, które mogą być zapisywane pracownikom jest bardzo szczupły i zupełnie nie wystarczający, i obejmuje jedynie środki najniezbędniejsze i najtańsze. A lekarze rejonowi mają baczyć aby nic innego nie zapisywali albo, broń Boże, nie dali czegoś za darmo. Jeżeli lekarz pofatygować się musi dalej aniżeli 1 kilometr od miejsca, do którego dojechać można koleją lub tramwajem musi pracownik zapłacić mu dorożkę. Długo musimy czekać aż do naszych mieszkań będzie się dojeżdżało tramwajami. Tymczasem będziemy opłacali dorożki.

Już z podanych powyżej powodów stanowisko nasze jest uzasadnione. Nie one jednak wpłynęły na to, iż Rozporządzeniu temu przeciwstawiamy się. My chcemy mieć Kasę chorych, powstałą z naszych własnych wkładek, które chętnie płacić będziemy, ale które też muszą być zużyte wyłącznie na pomoc lekarską dla nas. Nie chcemy łaski od nikogo. Pragniemy jednak mieć wpływ na to, co się z naszymi funduszami będzie działo, pragniemy, aby nasi przedstawiciele zasiadali w zarządzie kasy. Nie chcemy w tak ważnej sprawie być zdani na łaskę i niełaskę Rządu.

Nie jest bezwzględną prawdą twierdzenie, że na rzecz kasy chorych będziemy ponosili większe ciężary niż na rzecz państwowej pomocy lekarskiej. Kto jest zdrów sam i ma zdrową rodzinę, zapewne nie będzie ponosił ciężarów na rzecz pomocy lekarskiej. Jeżeli jednak kogoś spotka nieszczęście długotrwałej choroby w rodzinie będzie ponosił wielkie ciężary, niepomiernie większe aniżeliby to miało miejsce w razie ubezpieczenia w kasie chorych. Będzie płacił za kartę porady, 25% ceny lekarstw, dorożki dla lekarzy. Nie chcemy łask ani dobrodziejstw. Chcemy się ubezpieczyć na wypadek choroby w sposób, oparty na wzajemności. W sprawie pomocy lekarskiej, która z natury rzeczy przeznaczona jest dla chorych, nie można operować argumentem, że zdrowy nic płacić nie będzie.

Zdajemy sobie sprawę z tego, że Ustawa o „obowiązkowem ubezpieczeniu na wypadek choroby“ nie jest idealną. Nigdzie jednak nie jest powiedziane, że kasa chorych dla kolejarzy musi się dokładnie stosować do jej postanowień. Musi ona być jedynie opartą na zasadach, w tej ustawie ustalonych. A zasady te są niewątpliwie dobre i zdrowe. Przy sposobności zaś redagowania statutu dla kolejowej kasy chorych będzie miała Rada Ministrów właśnie sposobność do wykorzystania doświadczeń jakie niewątpliwie uzbierały się w czasie prawie 4-letniej działalności kas chorych i poprawienia tych postanowień, które okazały się czy błędnemi czy niepraktycznemi.

Czekamy tedy na statut o kasie chorych dla kolejarzy, zwłaszcza, że i pod względem finansowo-budżetowym będzie to bardziej zgodne z organizacją „przedsiębiorstwa kolei“, które ma powstać na zasadzie obowiązującego Rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej.

Jeszcze o niewłaściwem wynagradzeniu zasług dla Ojczyzny oraz o hodowli łamistrajków.

W poprzednim numerze zamieściliśmy artykuł pod powyższym tytułem. W sposób rzeczowy i spokojny staraliśmy się udowodnić, że powierzanie niefachowcom stanowisk maszynistów jest przedsięwzięciem niebezpiecznem, że nie jest to właściwa forma wynagradzania zasług dla Ojczyzny. Staraliśmy się przekonać władze, że istnieje szereg innych stanowisk i posad, które można nadawać dobrze zasłużonym bez narażania ruchu kolejowego i drogocennego taboru na poważne niebezpieczeństwo.

Konstatujemy jednak, że spokojne i rzeczowe argumenty nie trafiają do przekonania Dyrekcji Katowickiej. Zmuszeni jesteśmy tedy wyjść z dotychczasowej rezerwy i oświetlić sprawę tak jaskrawo, jak na to zasługuje.

Przed sobą mamy okólnik Urzędu maszynowego Dyr. Kat. z dnia 21. I. 1925. rozesłany do wszystkich podległych miejsc służbowych, w którym Urząd maszynowy nakazuje podać ilość wszystkich tych starszych palaczy, którzy pełnili służbę kierowników parowozów *w czasie strajku maszynistów,* zapytuje ilu z nich pełni służbę kierowników parowozu a odnośnie do tych, którzy służby tej nie pełnią każe sobie podać z jakiego powodu lub przewinienia ściągnięto ich z tej służby.

Spadła więc zasłona ze sprawy. Nie chodzi tu, jak się okazuje, o wynagradzanie zasług dla Państwa w czasie powstań i plebiscytu. Chodzi natomiast o nagrodę dla łamistrajków, o wynagrodzenie zasług nie dla Ojczyzny ale dla Rządu Chjeno - Piasta i dla reakcji która Rząd ten stworzyła. Ciekawym jest ponadto fakt, iż Urząd Maszynowy uzasadnia potrzebę nadesłania tych danych koniecznością złożenia sprawozdania w Ministerstwie kolei.

Wszystko to rzuca ciekawe światło na stanowisko naszych władz, na ich zamiary na przyszłość. Mamy za sobą oświadczenie Ministerstwa, że „stoi na gruncie zasady“ aby na stanowiska maszynistów przyjmować jedynie fachowców. Widocznie niezbyt pewnie a może i niezbyt chętnie „na gruncie tej zasady“ stoi, skoro pozwala Dyrekcji katowickiej z gruntu tego schodzić, a może i samo wpływa na to, aby wychowywać na wszelki wypadek kadry łamistrajków.

Że zaś pozoruje się to wszystko „zasługami dla Ojczyzny“ tedy przypomnieć się godzi, że palacze Dyr. katowickiej na te zasługi monopolu nie mają. I maszyniści górnośląscy powiedzieć o sobie mogą, iż w czasach potrzeby narodowej godnie i z poświęceniem pełnili swój narodowy obowiązek. I oni także już byli łamistrajkami. Łamali jednak nie strajk ekonomiczny swoich kolegów zawodowych polskich ale polityczny strajk maszynistów niemieckich, którzy nie chcieli przewozić wojsk koalicyjnych na Górny Śląsk. A w chwili kiedy trzeba było uruchomić koleje górnośląskie nie spali i nie dali się wyręczać palaczom. W ciężkim trudzie i poświęceniem pełnili swoją służbę z niemniejszą ofiarnością jak to czynili palacze.

Skoro za tem Dyrekcja i Ministerstwo „stoi na gruncie zasady“, iż zasługi dla Ojczyzny winny być wynagradzane, tedy zgoda. Trzeba jednak wynagradzać wszystkich zasłużonych, nie tylko palaczy. Nie wolno jednych zasłużonych ściągać z parowozu do warsztatu aby drugim zasłużonym na tym parowozie zrobić miejsce. Inna jest onsekwentna droga wyjścia. Niechaj zasłużeni palacze, jak tego żądają, dostaną mianowani kierownikami parowozów. My ze swej strony żądamy aby zasłużonych maszynistów mianować inżynierami.

Zachodzi jednak pytanie czem zamianować zasłużonych inżynierów bo i tacy przecież istnieją. Rozwiązanie tej kwestji zostawiamy Dyrekcji katowickiej i Ministerstwu Kolei.

Na niniejszym artykule nie skończymy. Zarząd Główny wystąpi z całą stanowczością do Ministerstwa Kolei w tej sprawie. Zażądamy stanowczych wyjaśnień, co ma oznaczać cytowany okólnik Urzędu maszynowego w Katowicach, jakim celom ma służyć i jakich tendencji jest on wyrazem.

Znane nam jest stanowisko jakie zajmują w tej sprawie palacze gósnośląscy, zgrupowani w Z. Z. P. Charakter tej organizacji jest nam również znany. Nie chcemy jednak przypuszczać aby świadomie dawała się użyć za narzędzie do systematycznego kształcenia i przygotowywania łamistrajków. Jeśli zaś tak jest istotnie, tem gorzej dla niej samej. Potrafimy z tego wyciągnąć konsekwencje, potrafimy sprawie nadać rozgłos i oświetlić ją stosownie szerokim warstwom pracowniczym. Pod adresem zaś Ministerstwa kolei rzucamy ostrzeżenie aby nad sprawą zastanowiło się poważnie, bo wytrzymałość i cierpliwość nasza, jak niemniej spokój i lojalność naszych argumentów może się wyczerpać.

Przykra sprawa.

Znaną jest naszym czytelnikom dobrze historja sławnej „świątecznej zapomogi“ grudniowej. Mimo usilnych zabiegów ze strony związków kolejowych, mimo oczywistej nędzy wśród szerokich warstw pracowniczych Rząd odmawiał wypłaty zapomogi. Skoro jednak na światło dzienne wydostała się, zdaje się wbrew intencjom M. K., sprawa udzielenia najwyższym dygnitarzom grubych remuneracji opór Rządu zmiękł. Dla zażegnania burzy przyznano pracownikom remunerację czy zapomogę. Nieetatowym udzielono jej bezzwrotnie, etatowym w formie zwrotnej pożyczki. Sumy tej zapomogi były skromne a rozdział jej niejednaki w różnych Dyrekcjach.

W czasie biedy sprawa ta decydowała się w Ministerstwie i kiedy przedstawiciele naszego Związku nalegali na p. Ministra aby przyznał zapomogę pracownikom p. Minister wyraził się, że jeśli nawet zapomogę przyzna to wyłączy od niej drużyny parowozowe i konduktorskie, jako najlepiej uposażone.

Przedstawiciele naszego Związku zareagowali oczywiście natychmiast na także rozwiązanie sprawy a wówczas p. Minister oświadczył, że wyraził się tak tylko żartem zarazem zaś z *całą powagą zapewnił* że *przy rozdziale zapomogi nie będzie robił żadnych różnic ani wyjątków na rzecz tej lub owej gałęzi służby.*

Tymczasem w okólniku, rozesłanym do wszystkich Dyrekcji, w sprawie zapomogi świątecznej znalazł się ustęp następującej treści: *„Pracownicy drużyn parowozowych i konduktorskich mogą być tylko całkiem wyjątkowo uwzględnieni.* Skutek był taki, iż w większości Dyrekcyj maszyniści nie dostali nic.

Gdyby byli dostali, nie wiele byłoby to im pomogło. Nie oto nam też idzie. Idzie nam o niesłychane i dotąd nigdy nie praktykowane postępowanie, wyrażające się w formie wyjątków i wyłączeń, stosowanych do pewnych grup pracowników. Sprawa ta nie tylko nas, jakby się może zdawało, dotyczy. Dziś przygodziło się to nam, jutro może się przygodzić innej kategorji służbowej. Zmuszeni jesteśmy zaprotestować przeciw wszelkim wyjątkom w takich sprawach, bo zwiększają one jeszcze i tak już nie mały chaos i zamieszanie, szerzą urazy i rozgoryczenie.

Pozatem brzydką jest rzeczą jeśli ktoś słowa nie dotrzymuje. Gorzej jest gdy to czyni ktoś, zajmujący poważne i bardzo wysokie stanowisko. *Pan Minister nie dotrzymał nam słowa.* To bardzo przykra sprawa!

Z ruchu związkowego.

Dalszy przebieg prac nad pragmatyką służbową.

Po opracowaniu poprawek do rządowego projektu pragmatyki w poszczególnych Związkach odbywały się konferencje przedstawicieli wszystkich zblokowanych Związków celem uzgodnienia tych poprawek i wystąpienia do M. K. z wspólnym projektem. Konferencje, których było 6, zbierały się kolejno w lokalach poszczególnych Związków. Pierwsza z nich odbyła się dnia 15 grudnia 1924. Ostatnia, która trwała do godziny 8 rano — dnia 21 grudnia. Z ramienia naszego Związku brali udział w pracach komisji kol. Majlich i Kuczkowski.

Rezultatem prac tej komisji był jednolity projekt pragmatyki służbowej, uzgodniony ze wszystkimi Związkami. Z zadowoleniem i uznaniem musimy podnieść solidarność wszystkich Związków i głębokie zrozumienie dla ważności sprawy u ich przedstawicieli, którzy niejednokrotnie rezygnowali z własnych uzasadnionych postulatów, byle tylko utrzymać jednomyślność, solidarność i zwartość bloku. Z przyjemnością również stwierdziliśmy, że w zapatrywaniach na najważniejsze prawa i obowiązki kolejarzy, jak też i w ujmowaniu zasadniczych kwestji nie było różnic nawet między bardzo oddalonymi od siebie pod względem politycznym Związkami.

Rezultat naszych prac, projekt pragmatyki, przedstawia się jako poważny i obszerny elaborat. Zawiera on minimum naszych żądań. W jego opracowaniu liczyliśmy się zarówno z dobrem naszem jak też i z interesem Państwa i kolejnictwa. Dlatego od jego treści nie będziemy mogli odstąpić.

W dniu 6.I 1925 zebrała się w lokalu naszego Związku ostatnia konferencja w sprawie pragmatyki. W obradach, trwających od godz. 10 rano do 12 w nocy, uzgodniono ostatecznie brzmienie projektu.

W dniu 8.I 1925 delegacja bloku z posłem Kuryłowiczem na czele, wręczyła projekt p. Ministrowi Kolei wraz z stosownym memorjałem, wyrażającym poglądy zblokowanych Związków na sprawę.

Pan Minister przyrzekł projekt ten rozpatrzeć i dać na niego odpowiedź w pierwszych dniach lutego.

Równocześnie zblokowane Związki przedstawiły P. Ministrowi 12 pytań, mających na celu wyjaśnienie licznych wątpliwości, jakie się nasuwają w związku z Rozporządzeniem P. Prezydenta Rzeczypospolitej o nowej organizacji kolejnictwa. P. Minister przyrzekł również udzielić wyczerpującej odpowiedzi.

Przy tej sposobności musimy z przykrością stwierdzić, że w niektórych Związkach, a nawet w niektórych organach związkowych dały się zauważyć próby naruszenia jednolitego frontu kolejarzy w sprawie pragmatyki i to bynajmniej nie z powodów zasadniczych, ale z przyczyn błahych i nieistotnych. Przestrzegamy przed takiem postępowaniem i prosimy o zaniechanie na przyszłość wszystkiego, co mogłoby podać w wątpliwość spójność i solidarność bloku.

Plenarne posiedzenie Zarządu Głównego.

W dniu 23 stycznia r. b. odbyło się w Warszawie, w lokalu Z. Z. M. przy ul. Śto-Krzyskiej 25, plenarne posiedzenie Zarządu Głównego i Komisji Rewizyjnej. Obecni byli kol.: Majlich, Kuczkowski, Sommerfeldt, Gajda, Wodny Szady, Żeber, Konieczny, Lisowski, Fichtel, Wolf, Leszczyński, Klockowski, Siadak, Borkowski, Wojtasiewicz, Brożek, Depta, Kusnerz i Witkowski. Porządek dzienny obejmował następujące sprawy: 1. Zagajenie. 2. Odczytanie protokułów z poprzednich posiedzeń. 3. Sprawozdanie z działalności prezydjum: a) w sprawach postulatów i żądań oraz stanowiska wobec najważniejszych zagadnień pracowniczych (kol. prezes Majlich), b) w sprawach wewnętrzno-organizacyjnych (kol. sekr. Kuczkowski), c) w sprawach gospodarczo-kasowych (kol. skarbnik Sommerfeldt). 4. Różne sprawy (zapomogi, wykluczenia). 5. Wolne wnioski.

Dyskusja była nader ożywiona, zwłaszcza w sprawach pragmatyki, nowej organizacji kolejnictwa i w sprawie pomocy lekarskiej dla kolejarzy.

Zarząd Główny określił stanowisko Związku w tych sprawach, tudzież nakreślił główne wytyczne postępowania na przyszłość.

Równocześnie pracowała Komisja Rewizyjna, która zajęła się zbadaniem bilansu za rok 1924, oraz przeprowadziła rewizję ksiąg kasowych i buchalteryjnych.

Zjazd Prezesów i Delegatów kół miejscowych Z. Z. M. w Okręgu Dyr. Katowickiej. Dnia 18 stycznia b. r. odbył się w Tarnowskich Górach doroczny zjazd prezesów i delegatów kół miejscowych maszynistów i dyspozytorów z okręgu katowickiego Z. Z. M. Porządek dzienny obejmował sprawozdanie z działalności Zarządu Okręgowego za rok ubiegły, udzielenie absolutorjum Zarządowi Okręgowemu, wybór nowego Zarządu, sprawę utworzenia koleżeńskiej kasy zapomogowej oraz szereg innych, ważnych spraw, tyczących się tak ogólnych żądań i postulatów maszynistów i dyspozytorów jak też i specjalnych potrzeb katowickiego okręgu Z. Z. M.

Po wyczerpującej dyskusji Zjazd uchwalił przez aklamację absolutorjum Zarządowi Okręgowemu. Najlepszym dowodem owocnej pracy i powszechnego zaufania, jakim się Zarząd Okręgowy cieszy jest fakt, iż jednogłośnie wybrano dotychczasowych członków Zarządu Okręgowego ponownie na rok bieżący. Uchwalono również statut koleżeńskiej kasy zapomogowej, której organizacja daje gwarancję, że stanie się ona prawdziwą pomocą i dobrodziejstwem dla swoich członków.

W sprawie dopuszczania na terenie Dyr. Katowickiej niefachowców na stanowiska maszynistów, w szczególności zaś w sprawie mianowania na stanowiska maszynistów niektórych palaczy pod pozorem ich zasług dla Państwa w czasie plebiscytu i powstań, Zjazd uchwalił protest przeciwko takiemu postępowaniu i uchwalone rezolucje przesłał Zarządowi Głównemu z żądaniem stanowczego poparcia postulatów Zjazdu w Ministerstwie Kolei. W tej sprawie zamieszczamy osobny artykuł w niniejszym numerze „Maszynisty".

Przy tej sposobności miło nam skonstatować, że Z. Z. M. rozwija się w okręgu katowickim nad wyraz pomyślnie. Intensywna i sprawna praca tak Zarządu Okręgowego jak też i poszczególnych kół miejscowych, poczucie karności, zrozumienie spraw związkowych ścisła łączność organizacyjna u wszystkich członków mogą istotnie służyć za wzór innym okręgom. Mamy nadzieję, że tak pomyślnie zapoczątkowana praca wydawać będzie jaknajpiękniejsze owoce. Życzymy Okręgowi katowickiemu jaknajpomyślniejszego rozwoju.

Zjazd Okręgowy Z. Z. M. w Wilnie. Dnia 19 grudnia 1924 r. odbył się Zjazd okręgowy Z. Z. M. w Wilnie. Z ramienia Zarz. Głównego uczestniczył kol. skarbnik Sommerfeldt. Porządek dzienny obejmował sprawy następujące: 1) Zagajenie, 2) Referat z działalności Zarz. Głównego (kol. Somerfeldt) 3) Sprawozdanie z działalności Zarządu Okręgowego (kol. prezes Zarz. Okr. Łapiński), 4) Wybór nowego Zarządu Okręgowego, 5) Wolne wnioski.

Zjazd wysłuchał referatu kol. Somerfeldta, omawiającego wyczerpująco wszystkie aktualne sprawy. Na-

stępnie przyjął do wiadomości sprawozdanie z działalności Prezydjum Zarz. Okręgowego i jednomyślnie wybrał do tegoż Zarządu na rok 1925 tych samych członków. Uchwalono rezolucję w sprawie pragmatyki w brzmieniu ustalonem przez Zarząd Główny. Wybrano wreszcie delegację, która, prowadzona przez kol. Sommerfeldta interwenjowała w Dyrekcji wileńskiej w najważniejszych sprawach, dotyczących maszynistów. Dyrekcja przyrzekła przedstawione sobie sprawy przychylnie rozważyć i w miarę możności pomyślnie załatwić.

Zebranie Koła miejscowego Z. Z. M. w Tarnopolu.

Dnia 30. XII. 1924 odbyło się doroczne walne zgromadzenie koła miejscowego Z. Z. M. w Tarnopolu. Na zgromadzeniu był obecny z ramienia Prezydjum Zarządu Głównego kol. sekretarz Kuczkowski. Porządek dzienny obejmował sprawy następujące 1) Sprawozdanie z działalności Zarządu Głównego i referat o sprawach i postulatach maszynistów (pragmatyka, reorganizacja kolejnictwa, pomoc lekarska, rok za półtora) referował kol. Kuczkowski. 2) Sprawozdanie z działalności Zarządu koła miejscowego za rok ubiegły. (kol. prezes Koczarski, kol. skarbnik Rząńca, kol. sekretarz Sambor) 3) Udzielenie absolutorjum Zarządowi koła miejscowego i 4) wolne wnioski.

Kol. sekr. Zarz. Głównego Kuczkowski zobrazował w dłuższym referacie wszystkie aktualne sprawy, tyczące się kolejnictwa wogóle, a maszynistów w szczególności. Scharakteryzował Rządowy projekt pragmatyki i określił jakie stanowisko zajął w tej sprawie blok Związków pracowników kolejowych. Omówił również treść rozporządzenia P. Prezydenta Rzplitej w sprawie reorganizacji kolejnictwa i wskazał jakie niebezpieczeństwo grozi nam w związku z wprowadzeniem w życie nowej organizacji. Wreszcie referent wyliczył prace Zarządu Głównego, zdążające do wywalczenia dla maszynistów lepszych warunków bytu.

Sprawozdania ze swej działalności w Zarządzie koła miejscowego składali kolejno kol. Koczarski, Rząńca i Sambor.

Zgromadzenie uchwaliło absolutorjum dla Zarządu koła miejscowego, i przeprowadziło wybory Prezydjum na rok 1925. W skład tegoż weszli kol. Koczarski jako prezes, kol. Jacków jako zastępca prezesa, kol. Sambor jako sekretarz i kol. Rząńca jako skarbnik.

Zgromadzenie uchwaliło wreszcie rezolucję w sprawie pragmatyki i nowej organizacji kolejnictwa oraz powzięło jednomyślnie uchwałę następującej treści: „Zgromadzeni uchwalają Zarządowi Głównemu zupełne zaufanie i podziękowanie za dotychczasową pracę i zajęcie odpowiedniego stanowiska w uzgodnieniu poprawek do przyszłej pragmatyki służbowej.“

Zebranie Koła Z. Z. M. w Lublinie odbyło się w dniu 10 grudnia ubiegłego roku w sali kinoteatru „Venus“ przy ul. Foksalnej. Zebraniu przewodniczył prezes Koła miejsc. kol. Żochowski. Zebranie zajęło się w pierwszym rzędzie sprawą projektu pragmatyki, wobec którego zajęło stanowisko krytyczne zgodnie z wnioskami Zarz. Głównego. Poruszono następnie szereg innych, aktualnych spraw zawodowych i uchwalono stosowne rezolucje.

Prasa miejscowa zamieściła o zebraniu obszerne wzmianki podnosząc z uznaniem spokój i powagę obrad.

Zebrania i Zjazdy.

W czasie od 15 grudnia 1924 do 25 stycznia 1925 roku odbyły się następujące zebrania i zjazdy (oprocz omówionych osobno):

1) **Z udziałem członków Prez. Zarządu Głównego:** 30/XII w Przemyślu (kol. prezes Majlich), 21/XII Warszawa—Wschodnia (kol. Majlich i Kuczkowski), 24/XII Jarosław (kol. Majlich).

2) **Bez tegoż udziału:** 17/I w Jarocinie, 15/I w Nowym Sączu, 14/I w Aleksandrowie, 20/I we Lwowie, 8/XII Zjazd okręgowy w Krakowie, 31/XII w Samborze.

Wszystkie te Zebrania i Zjazdy wypowiedziały się w aktualnych i ważnych sprawach ogólno-kolejowych i związkowych oraz uchwaliły rezolucje, wyrażające Zarządowi Głównemu pełne zaufanie i podziękowanie za jego pracę dla dobra wszystkich zrzeszonych, wzywając go, aby nadal konsekwentnie bronił dobra maszynistów.

Nasze wystąpienia.

19/XII: Interwenjowano w M. K. w sprawie prośby kol. Stachlewskiego z Piotrkowa o udzielenie zapomogi i w sprawie kol. Włodarczyka o dopuszczenie do egzaminu.

8/I 1925. W M. K. wspólnie z wszystkimi związkami w sprawie pragmatyki i nowej organizacji kolejnictwa.

9/I. W M. K. urgowano w sprawie kol. Szlifisza z Chełma.

10/I. W M. K. w sprawie drużyn parowozowych przeniesionych z W-wy Głównej do Kutna oraz w sprawie obsługi pociągów Poznań-Strzałkowo.

11/I. W M. K. w sprawie roku za półtora.

14/I. W tej samej sprawie interwenjowano w Ministerstwie Skarbu u p. Naczelnika wydziału Czechowicza. Według zaczerpniętych z tego źródła informacji sprawa będzie w najbliższej przyszłości definitywnie i prawdopodobnie pomyślnie załatwiona.

16/I. W M. K. w sprawie wydawania butów filcowych dla ślusarzy-kandydatów, egzaminowanych na pomocników i stale pełniących służbę na parowozie.

25/I. Wniesiono memorjał w sprawie odszkodowań (drukujemy go na innym miejscu).

28/I. W M. K. w sprawie przyznania emerytury względnie ponownego przyjęcia do służby kol. Białousa, W-wa Praga, zwolnionego na zasadzie Art. 41. Tymcz. Przepisów Służb.

Ponadto interwenjowano w 16 wypadkach w poszczególnych Dyrekcjach.

KRONIKA.

P. Minister Kolei Inż. Kazimierz Tyszka został odznaczony przez Stolicę Apostolską wielką wstęgą krzyża św. Grzegorza — za zasługi oddane kościołowi katolickiemu w Rosji w ciężkich czasach bolszewickich oraz za więzienie i niebezpieczeństwo utraty życia.

P. Minister Tyszka działał w Rosji razem z arcybiskupem Cieplakiem niosąc pomoc tysiącom Polaków jako pełnomocnik polskiego Czerwonego krzyża a ostatnio jako prezes delegacji polskiej dla spraw repatrjacji.

P. Inż. H. Suchanek. B. Dyr. Depart. Min. Kol. otrzymał Krzyż komandorski Orderu Odrodzenia Polski.

Odpowiedź na memorjał Zjazdu poznańskiego. — Ministerstwo kolei nadesłało pod adresem Prezydjum Zarz. Głównego odpowiedź na postulaty maszynistów uchwalone na ostatnim Walnym Zjeździe w Poznaniu. Treść tej odpowiedzi była przedmiotem dyskusji na ostatnim posiedzeniu plenarnem Zarządu Głównego. Odpowiedź tą i rzeczowe uwagi na jej temat zamieścimy w najbliższym numerze „Maszynisty“.

Komitet Dyrekcyjny przyjęcia wycieczki jugosłowiańskich kolejarzy, na Dyrekcję Warszawską, nadesłał nam sprawozdanie ze swojej działalności i sposobu zużycia zebranych na ten cel funduszów. Równocześnie prosił nas o wyrażenie na tej drodze podziękowania wszystkim tym, którzy w jakikolwiek sposób przyczynili się do godnego przyjęcia wycieczki jugosłowiańskich kolegów.

Na ręce dyrekcyjnego Komitetu nadesłał podziękowanie imieniem Komitetu Centralnego p. wiceminister inż. Eberhardt, dołączając depesze, skierowane przez gości pod adresem p. Ministra Tyszki i swoim własnym.

Z zebranych funduszów w sumie 9.945,93 złotych wydatkowano 6.540,50 zł. resztę zaś w sumie 3.405,43 zł. przekazano na rzecz T-wa kolonji letnich Pracowników Warszawskiej Dyr. K. P. z przeznaczeniem dla sekcji kulturalno oświatowej.

Treści depesz i podziękowań, świadczących o nader dodatnim wrażeniu, jakie, dzięki staraniom Komitetu, nasi goście z Polski wynieśli nie możemy niestety, z braku miejsca podać.

Ministerstwo Kolei wydało pod L. dz. I, 5435, 2/24 rozporządzenie, przyznające prawo poboru sort mundurowych pracownikom stałym, nieetatowym tych kategoryj służbowych, którym na zasadzie dotąd obowiązujących przepisów prawo to nie przysługiwało. Pracownicy ci jednak muszą zwrócić pełne koszty pobranych sort mundurowych w 4 ratach miesięcznych. Prawo to ponadto może być zrealizowane jedynie tylko w granicach istniejących zapasów, po pokryciu zapotrzebowania dla pracowników etatowych, którzy, jak wiadomo mają prawo poboru mundurów za zwrotem 25% kosztów.

Pomoc udzielona w ten sposób najbiedniejszym z pracowników wydaje się nam bardzo problematyczną. Skąd bowiem zdobyć mają środki na opłacenie ubrania ci najbiedniejsi. Żebracze ich pobory nie są w stanie wydatku takiego pokryć, choćby nawet był rozłożony na 4 raty miesięczne. Niedawno występowaliśmy do Ministerstwa z prośbą o przydzielenie butów filcowych ślusarzom-kandydatom, egzaminowanym na pomocników i stale pełniącym służbę na parowozie. Domagaliśmy się aby im wydano odzież na tych samych warunkach, jakie stosuje się do etatowych pracowników kolejowych. Uważamy też, że takie rozwiązanie kwestji jest jedynie słusznem i sprawiedliwem zwłaszcza, że chodzi o najgorzej uposażone kategorje pracowników.

W każdym jednak razie lepsze coś, aniżeli nic. Otworzyła się dla interesowanych możność nabycia ubrania bądź co bądź na warunkach ulgowych i po cenie własnych kosztów.

Z. Z. M. będzie jednak nadal zabiegał w Ministerstwie aby wszystkim pracownikom wydawano niezbędne w służbie umundurowanie bezpłatnie i to w granicach i ilości conajmniej takiej, jaką otrzymywali w b. państwach zaborczych.

W sprawie artykułu p. t. „Przeniesienia“, zamieszczonego w poprzednim numerze „Maszynisty“ nadesłało nam Koło Z. Z. M. w Kołomyi sprostowanie. Po zasięgnięciu dokładnych i źródłowych wyjaśnień, nabraliśmy przekonania, że sprawa, jako wyłącznie wewnętrzno-organizacyjna nie nadaje się do omawiania na łamach naszego pisma. Jesteśmy natomiast upoważnieni do złożenia oświadczenia, że sprawa będzie w czasie najbliższym załatwiona bezpośrednio przez Prezydjum Zarządu Głównego, które weźmie pod rozwagę argumenty, w tem sprostowaniu naprowadzone.

Z Dyrekcji Radomskiej donoszą nam: — Na niektórych szlakach tej Dyrekcji kursują pociągi mieszane, złożone z wagonów towarowych i osobowych. Pociągi te mają zazwyczaj duży ładunek (1000 tonn) i wielką ilość osi (150 jeśli są próżne, 90 jeśli są ładowne). Pomimo licznych próśb i zażaleń ze strony maszynistów, wozy osobowe dołącza się do tych pociągów zawsze w tyle. Skutki z tego są takie, że maszynista, od którego się żąda aby wagony osobowe podstawiał pod peron, musi najczęściej przejeżdżać po za ukres, co jest, jak wiadomo, surowo wzbronione. Po za tem, skutkiem trudności jakie powstają przy zahamowaniu i poruszeniu z miejsca tak długiego i w dodatku luźnie złączonego pociągu, powstaje szarpanina. Podróżnym spadają na głowę pakunki i walizy i z tego powodu mnożą się skargi i zażalenia. A przecie temu wszystkiemu można zaradzić w bardzo prosty sposób. Wystarczy wydać zarządzenie aby wagony osobowe umieszczać nie w tyle ale w środku pociągu. P. Prezes Dyrekcji Radomskiej obiecał jeszcze w listopadzie 1924 wydać takie zarządzenie, do dziś jednak obietnicy nie dotrzymał! Prosimy o zrealizowanie obietnicy.

O wydawanie zleżałego węgla na parowozy. — Z licznych parowozowni Dyr. warszawskiej i radomskiej dochodzą nas skargi, iż parowozownie wydają węgiel zleżały, umieszczony od 2 i więcej lat na wolnem powietrzu w t. zw. „sztablach“ i przez cały ten czas poddany wpływom atmosferycznym. Węgiel taki nie tylko wybitnie traci na wartości koloryczej ale nawet, o ile jest bardzo zleżały, wogóle nie pali się płomieniem. Rozżarza się natomiast do czerwoności i topi się na płynną masę, która zalewa ruszta i zmusza maszynistę do czyszczenia ognia co kilka ujechanych kilometrów. Jeżeli to powtórzy się kilkakrotnie, nieuchronnem następstwem jest uszkodzenie rur płomiennych i parowóz musi odejść do naprawy.

Nie wesołą jest również sytuacja maszynisty, który w tych warunkach musi się trzymać rozkładu jazdy i na czas dojechać do miejsca przeznaczenia, któremu wreszcie grozi dotkliwa kara za przepał, przy takim węglu nieuchronny i przez maszynistę zupełnie niezawiniony.

Sądzimy, że kompetentne czynniki powinny sprawę wziąć pod rozwagę. Uważamy bowiem, iż nie jest rzeczą etyczną w obecnej dobie dotkliwych kar za przepały wydawać drużynom parowozowym węgiel, co do którego wartości i właściwości decydujące czynniki nie mają chyba złudzeń i wątpliwości—a w razie przekroczenia normy ilościowej, ustalonej przecież dla dobrego węgla, nakładać na maszynistę karę za przepał.

Nie chcemy twierdzić, że węgiel ten, wogóle do użytku się nie nadaje. Owszem, może być należycie zużytkowany, jeżeli doda się do niego conajmniej 50% węgla pełnowartościowego, świeżo nadeszłego z kopalni. Jesteśmy przekonani, że decydujące czynniki uwzględnią nasze słuszne żądania, zwłaszcza, iż leży to w interesie samej administracji, gdyż w ten sposób uniknie się kosztownej naprawy parowozów.

Zapytujemy Dyrekcję Kolei we Lwowie z jakiego powodu zredukowano maszynistom tej Dyrekcji premję opałową za miesiąc październik do połowy. Na co użyto funduszów na ten cel przeznaczonych i na czyje zarządzenie, względnie za czyjem upoważnieniem się to stało. Ciekawi jesteśmy jak się zapatruje na tę sprawę Ministerstwo Kolei i czy jest o tem powiadomione. W tej sprawie występujemy do Ministerstwa z żądaniem wyjaśnienia i cofnięcia tego zarządzenia.

Niesłychane. — Ze Zbąszynia donoszą nam co następuje: Dnia 13 stycznia b. r. obsługiwał parowóz manewrowy na stacji Zbąszyń maszynista Antoni Rządzki. W czasie pracy otrzymał on od dyżurnego ruchu stacji Zbąszyń, asystenta Szulca polecenie spalenia w parowozie 8 centnarów papieru, prawdopodobnie

nielegalnych druków zakwestjonowanych i przeznaczonych do zniszczenia przez organy państwowej kontroli celnej, gdyż p. Szulcowi towarzyszył urzędnik celny p. Woroch. Maszynista Rządzki odmówił w myśl obowiązujących przepisów spełnienia tego rozkazu. Wówczas p. Szulc zmobilizował robotników ekspedycji bagażu, który pod jego komendą i w asystencji p. Worocha wrzucili owe 8 centnarów papieru do paleniska, obrzucając przy tem maszynistę obelgami i wyzwiskami. P. Woroch wyraził przy tem życzenie aby i maszynistę wszucić do paleniska. Skutkiem zarzucenia paleniska papierem parowóz musiał być mimo usiłowań maszynisty wycofany ze służby.

Zajściu przyglądały się tłumy publiczności.

Jesteśmy bardzo ciekawi jak władze kolejowe, które otrzymały w tej sprawie urzędowe doniesienie, zareagują na ten jaskrawy wypadek nadużycia władzy urzędowej i użycia gwałtu przez p. asystenta Szulca. Jasnem jest chyba, że takiego postępowania nie można puścić płazem i pozostawić bez kary, zwłaszcza że publiczne demonstrowanie takich wybryków rzuca nader ujemne światło na stosunki w kolejnictwie.

Parowóz nie jest przeznaczony do wykonywania urzędowych całopaleń a gdyby nawet i służył do tego celu nie wolno urzędnikowi przemocą wkraczać na parowóz, za który jedynie i wyłącznie odpowiedzialnym jest maszynista.

Żądamy przykładnego ukarania winnych i zabezpieczenia na przyszłość maszynistów przed tego rodzaju wybrykami ze strony niezrównoważonych dyżurnych ruchu.

Zarządzenie w sprawie pokojów noclegowych dla drużyn parowozowych i konduktorskich wydała w Dzienniku Zarządzeń Nr. 31 Dyrekcja K. P. w Wilnie. Zarządzenie to normuje sprawę urządzenia pokojów noclegowych w sposób celowy i wyczerpujący. Notujemy ten fakt z uznaniem i zadowoleniem i polecamy je na wzór godny do naśladowania innym Dyrekcjom. Na rozporządzeniu jednak nie skończyło się wszystko. Chcielibyśmy aby wykonanie tego rozporządzenia stało na wysokości zadania i abyśmy nie mieli powodu do skarg.

Zwracamy uwagę na Rozporządzenie M. K. z dnia 24 listopada 1924 r. Nr. VI 18028/21/24 które powinno być podane do wiadomości wszystkich pracowników i wywieszone w miejscach pracy. Rozporządzenie to wprowadza w życie coroczne konkursy na nowe wynalazki i pomysły, mające na celu osiągnięcie lepszych wyników pracy w warsztatach i parowozowniach przy naprawie taboru i urządzeń mechanicznych oraz oszczędność w robociźnie i materjałach. Każdy pracownik kolejowy, ma prawo wziąć udział w tym konkursie i przedstawić swoje wynalazki i projekty w tych dziedzinach. Jesteśmy przekonani, że pośród pracowników drużyn parowozowych znajdzie się niejeden, który w takim konkursie z dodatnim rezultatem udział weźmie.

W ostatniej chwili dowiadujemy się, że Ministerstwo Skarbu wyraziło ostatecznie swoją zgodę na projekt noweli do ustawy emerytalnej, przyznający pracownikom kolejowym drużyn parowozowych i konduktorskich prawo do zaliczenia 1 roku służby za półtora.

W ten sposób uporczywe i wytrwałe podtrzymywanie sprawy przez nasz Związek doprowadziło wreszcie do pożądanego rezultatu. Postulat tylokrotnie wysuwany przez nasz Związek został załatwiony w ważniejszej swojej połowie. Obecnie sprawa wejdzie jako wniosek Rządowy do Sejmu. Spodziewamy się, że słuszna ta sprawa nie napotka w Sejmie sprzeciwu i zostanie definitywnie w myśl naszych żądań załatwioną.

Przy tej sposobności pragniemy zauważyć, że jeśli załatwienie sprawy tak długo się odwlekało, — stało się to z winy P. Z. K., który godził się na przyznanie roku za 18 miesięcy wyłącznie tylko dla tych, którzy to prawo w b. zaborach już posiadali i to tylko do czasu wejścia w życie ustawy emerytalnej. Stwierdzamy również, że znaleźli się niekarni maszyniści - warchoły, którzy po za plecami Związku z takiemi projektami wobec władz występowali. Na szczęście wszystko to nie zdołało sprawy zaprzepaścić. Punkt ciężkości i losy sprawy spoczywają obecnie w ciałach ustawodawczych.

Ś. p. Gustaw Łasiewicki.

W dniu 21 grudnia ubiegłego roku zmarł pomocnik Naczelnika parowozowni Warszawa-Główna ś. p. Gustaw Łasiewicki.

W zmarłym Naczelniku straciło kolejnictwo gorliwego i niezmordowanego pracownika, który przez swoją głęboką wiedzę i pilną pracę zdołał postawić powierzoną swemu kierownictwu parowozownię, na wysokim poziomie sprawności oraz doprowadzić objęte przez siebie po zaborcach parowozy w krótkim czasie do możliwie najlepszego stanu.

Jako zwierzchnik odznaczał się ś. p. Gustaw Łasiewicki podziwu i uznania godną sprawiedliwością, bezstronnością i wyrozumiałością. Był dla swoich podwładnych nie przełożonym ale wprost ojcem, wyrozumiałym i względnym, baczącym aby nikomu nie działa się krzywda.

Niedostępny dla intryg i pochlebstwa traktował wszystkich z jednakową sprawiedliwością i jednakową życzliwością. To też cieszył się u wszystkich najwyższem poważaniem.

Przedwczesna jego śmierć boleśnie dotknęła jego podwładnych, z którymi łączyły go węzły głębokiego przywiązania, utrwalonego długoletnią, wspólną pracą.

Cześć Jego pamięci!

Dla uczczenia pamięci ś. p. Gustawa Łasiewickiego drużyny parowozowni Warszawa-Główna postanowiły drogą składek przyczynić się do wzniesienia pomnika na Jego grobie.

W dniu 8/I 1925 r. wręczono wdowie po ś. p. zmarłym sumę 379 złotych, zebraną na ten cel od drużyn parowozowych Depot-Warszawa-Kaliska.

Dalsze składki należy wnosić do Zarządu Okręgowego Z. Z. M. w Warszawie.

Kasa pośmiertna.

Z funduszu kasy pośmiertnej wypłacono zapomogi rodzinom następujących ś. p. członków:

145) Wyczałkowski Karol, Kutno — 400 zł. 1) Zajączkowski Kazimierz, Skierniewice—500 zł. 2) Wajczys Piotr, Wilno— 500 zł. 3) Żytnowski Franciszek, Lublin— 500 zł. 4) Zaroszyński Kazimierz, Strzemieszyce—500 zł. 5) Maławowski, Dziedzice — 500 zł. 6) Nawrot Władysław, Ostrów—500 zł.

Razem wypłacono w styczniu b. r. 3.400 zł.

Wydawca: **Zw. Zaw. Maszyn. Kolej.** Red. odpow.: **Henryk Sommerfeldt.**

Zakłady Drukarskie F. Wyszyńskiego i S-ka, Warecka 15.